



# DÉCLARATION DE PROJET RELATIVE À LA CRÉATION DE LA HALTE DE SAINTE-MUSSE SUR LA COMMUNE DE TOULON

**La Directrice Générale de SNCF Gares & Connexions et la Directrice Générale Adjointe Clients et Services de SNCF Réseau,**

**Vu** le Code de l'environnement et notamment les articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants régissant la procédure d'évaluation environnementale et les articles L. 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants régissant la procédure d'enquête publique relative aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement ; ainsi que les articles L126-1 et suivants et R126-1 et suivants et l'article L.2111-27 du Code des transports ;

**Vu** le Code des transports, et notamment ses articles L.2111-9 et suivants ;

**Vu** le Décret n°2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5e de l'article L.2111-9 du code des transports et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5e de l'article L.2111-9 du code des transport ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Administration de la SA SNCF Gares & Connexions en date du 29 janvier 2020 nommant Marlène Dolveck en qualité de Directrice Générale de la société SNCF Gares & Connexions ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Administration de la SA SNCF Gares & Connexions en date du 5 mai 2020 donnant tous pouvoirs à la Directrice Générale pour prononcer, par déclaration de projet au sens de l'article L.126-1 du code de l'environnement et de L.300-6 du code de l'urbanisme, l'intérêt général de tous projets d'investissement relevant de la compétence de la Société.

**Vu** le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;

**Vu** la décision du 25 juin 2020 portant délégation de pouvoirs du président-directeur général au directeur général adjoint clients et services ;

**Vu** la décision du 25 juin 2020 portant délégation de pouvoirs du directeur général adjoint clients et services au directeur territorial Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

**Vu** la décision du Président de SNCF Réseau en date du 7 août 2018 fixant les objectifs et modalités de la concertation préalable de la halte de Sainte Musse organisée du 18 septembre 2018 au 30 novembre 2018 au titre des articles L.103-2 et suivants, et R103-1 et suivants du code de l'urbanisme ;

**Vu** la décision du Président de SNCF Réseau en date du 9 octobre 2019, d'approuver le bilan de cette concertation, bilan rendu public ;

**Vu** les pièces du dossier d'enquête publique, et notamment l'étude d'impact ;

**Vu** l'avis délibéré de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable sur l'étude d'impact, n°2019-69 en date du 11 septembre 2019, pris en application des articles L.122-1 V et R.122-6 et suivants du code de l'environnement ;

**Vu** les avis des collectivités territoriales, sollicités par le maître d'ouvrage au titre de l'article L122- 1, du code de l'environnement sur le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique, de la Région Provence-Alpes Côte d'Azur en date du 16 septembre 2019, de la Métropole Toulon Provence Méditerranée en date du 7 octobre 2019, et l'absence d'avis des autres collectivités et leurs groupements intéressés par le projet ;

**Vu** les avis sur l'étude d'impact : la chambre d'agriculture du Var (courrier du 17 avril 2019) , la direction régionale des affaires culturelles – service régional de l'archéologie (courrier du

23 avril 2019) et l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine du Var (courrier du 10 avril 2019), la chambre de commerce et d'industrie du Var (courrier du 3 juin 2019), la direction des infrastructures et des grands équipements de la Région Provence Alpes Côte d'Azur (courriers du 13 mai 2019 et du 16 septembre 2019), le pôle environnement de la RTE (courrier du 2 avril 2019), les sapeurs-pompiers du Var (courrier du 29 avril 2019), la direction départementale des territoires et de la mer du Var (courrier électronique du 7 juin 2019), la Métropole Toulon Provence Méditerranée (courrier du 8 mai 2019), la DREAL, la Ville de Toulon (courrier du 4 juin 2019) ;

**Vu** les pièces du dossier d'enquête publique et notamment l'étude d'impact comprenant la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale ;

**Vu** la décision n°E19000034 /93 du 15 octobre 2019 du Tribunal Administratif de Montreuil désignant Monsieur Denis SPALONY en qualité de commissaire enquêteur (ingénieur en chef DGST, Sainte Maxime, en retraite) ;

**Vu** la décision du 31 octobre 2019 du Directeur Territorial Provence-Alpes-Côte d'Azur de SNCF Réseau, portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration de projet de création de la Halte de Sainte Musse sur la commune de Toulon ;

**Vus** le rapport du commissaire enquêteur ainsi que son avis et conclusion sur l'enquête publique préalable à la déclaration de projet de création de la Halte de Sainte Musse sur la commune de Toulon, du 14 janvier 2020 indiquant l'avis favorable de ce dernier et indiquant que le projet s'inscrit bien dans le cadre de l'intérêt général ;

## **CONSIDÉRANT LES ÉLÉMENTS SUIVANTS :**

### **SUR L'INTERET GENERAL DU PROJET**

#### **Présentation générale du projet**

L'agglomération toulonnaise est desservie par la ligne Marseille – Vintimille ainsi que par la ligne La Pauline-Hyères. Forte de plus de 600 000 habitants, la métropole toulonnaise est enserrée entre la mer au sud et le relief au nord. Les axes routiers de communication est-ouest sont engorgés. La ligne Marseille-Vintimille qui traverse l'agglomération d'est en ouest est une opportunité pour développer des services de transport ferroviaire en alternative à la route.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM) dispose sur son territoire de sept gares et haltes et promeut le renfort du maillage ferroviaire par la création de nouveaux arrêts dans les zones urbanisées et l'augmentation de la fréquence des trains du quotidien.

Ainsi le Plan de Déplacement Urbain (PDU) prévoit en son Action n°9 – Renforcer la place du TER dans le système de transports de l'agglomération mentionne « **La création d'une nouvelle halte à Sainte-Musse** », située à mi-chemin entre les gares de Toulon et de La Garde. Cette halte présente un réel potentiel de fréquentation en assurant la desserte de grands équipements structurants de l'agglomération (Hôpital de Sainte-Musse, complexe sportif Léo Lagrange) et d'un quartier densément peuplé (15 000 habitants et 4 000 emplois à moins de 15 minutes à pied) dont le développement se poursuit avec notamment l'aménagement de l'éco-quartier Font-Pré.

Le bon fonctionnement de cette halte passera nécessairement par une forte interconnexion avec le réseau de Lignes à Haut Niveau de Service Mistral et avec le projet d'arrêt de bus/car sur autoroute proposé dans le cadre de l'élargissement de l'A57 ainsi que par le traitement des cheminements piétons et cyclables en réflexion au travers du Projet Sainte Musse prévu dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU).

En fonction de l'issue des concertations, le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur prévoit la réalisation d'aménagements permettant la mise en place d'une navette sur l'aire toulonnaise

toutes les 15 minutes. Ils permettront une attractivité supplémentaire de la halte de Sainte-Musse en raison de l'augmentation de la fréquence de passage des trains.



Figure 1 : localisation de la halte de Sainte-Musse à l'échelle de la Métropole TPM (source : SNCF Réseau)

## Description des principaux aménagements

La halte sera desservie par une passerelle munie de deux ascenseurs et de deux escaliers conformes aux normes en vigueur qui permettront d'accéder aux deux quais latéraux.

L'accès à la halte se fera depuis la rue André Blondel, à l'est de l'autoroute A57.

Elle sera clôturée avec un portail d'accès et des dispositifs de contrôle d'accès aux quais.

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) est prévue depuis la voirie publique jusqu'au nez de quai.

Les équipements prévus, portés par SNCF Gares & Connexions sont les suivants :

- + Un bâtiment d'entrée de gare ;
- + Un abri vélos sécurisé d'une capacité d'environ 40 vélos sera mis en service,
- + Des quais de 220 mètres de longueur permettront de recevoir des trains régionaux de grande capacité ;
- + Des locaux techniques nécessaires au bon fonctionnement des installations et leurs accès.

La création de la halte nécessite également des aménagements de la voie ferrée portés par SNCF Réseau :

- + Des travaux de modifications des voies et de la caténaire ;
- + Des locaux techniques pour la signalisation ferroviaire.



Figure 2 : vue 3D du projet de halte de Sainte-Musse (source : Systra, 2019)

Les aménagements urbains prévus autour de la halte sont portés par la Métropole Toulon Provence Méditerranée (modes doux, arrêt TCSP à proximité, navette avec le parking relais...)

Le projet de halte/bus sur A57 permettra de renforcer l'accès à la halte ferroviaire de Sainte-Musse.

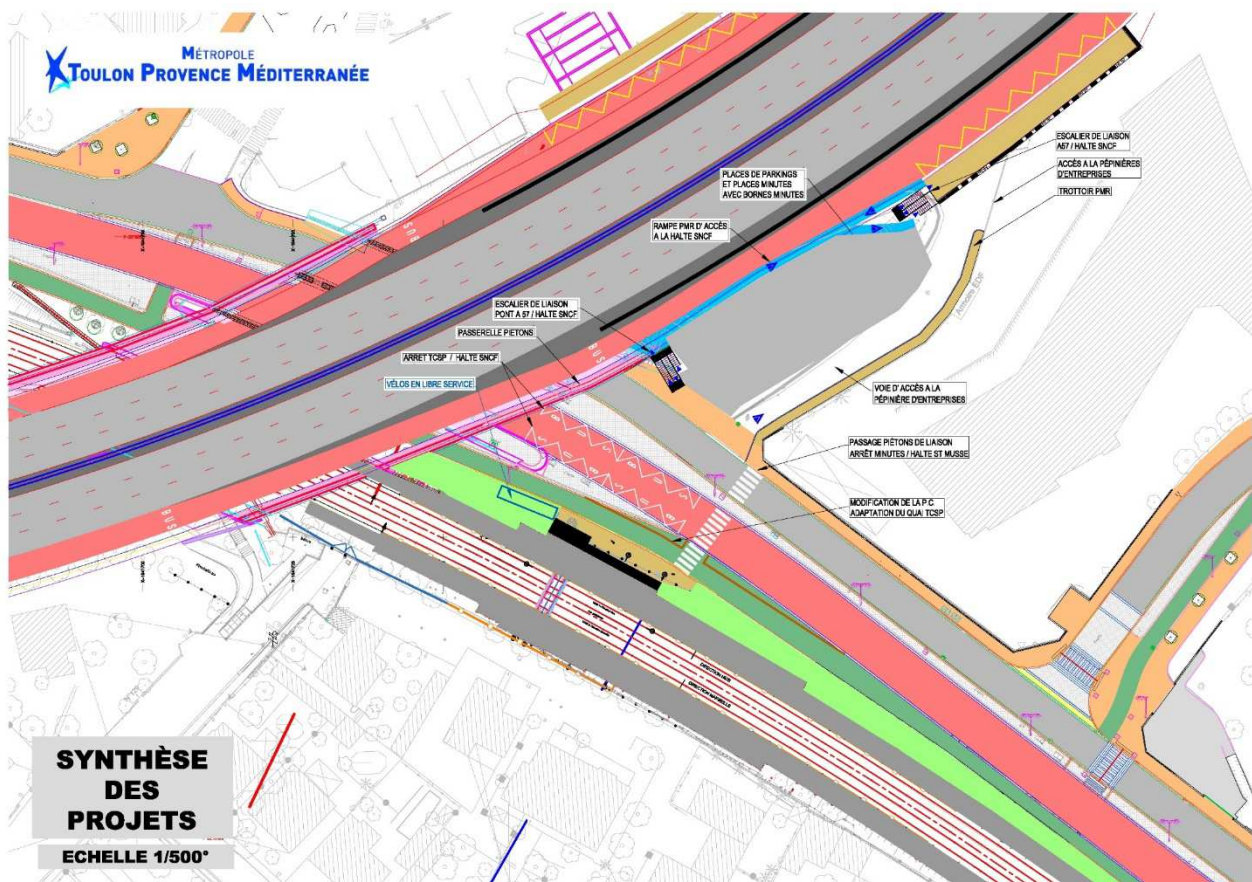


Figure 3 : Synthèse des projets de halte ferroviaire, des aménagements urbains autour de la halte et de la desserte halte/bus sur A57 (source : Métropole TPM, octobre 2019)

## Des objectifs d'intérêt général

Le projet vise plusieurs objectifs relevant de l'intérêt général :

- + Apporter de la cohérence dans le développement urbain et l'offre de transport ;
- + Permettre une offre de transport intermodale structurée, déconcentrée et accessible à tous ;
- + Faciliter les déplacements domicile-travail en transport collectifs
- + Améliorer le confort et la sécurité pour les voyageurs.

Le projet de halte ferroviaire à Sainte-Musse permettra d'améliorer l'offre de transports en commun et de proposer une alternative à la voiture individuelle. Il prévoit l'arrêt de TER circulant déjà actuellement. La halte sera desservie par les trains effectuant la liaison Marseille-Hyères et la liaison les Arcs/Carnoules-Toulon, à raison de 3 arrêts par heure et par sens durant les heures de pointe, et 1 arrêt par heure et par sens en dehors de ces horaires.

Au total ce sont 61 TER par jour dans les deux sens qui s'arrêteront au niveau de la halte de Sainte-Musse. La fréquentation globale de la gare de Sainte-Musse est estimée à 96 000 voyageurs annuels, dont :

- + 78 000 usagers reportés des gares de Toulon et de La Garde ;
- + 18 000 nouveaux usagers ferroviaires (issus du report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun).

La réalisation de la halte est prévue en coordination et en complémentarité avec les deux autres grands projets de mobilité qui desserviront le secteur : le Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de la Métropole prévu à l'horizon 2027 et la halte bus et car sur autoroute prévue sur l'A57 en 2025, à proximité du projet de halte ferroviaire.

À court et moyen termes, ces projets devraient permettre un saut qualitatif majeur dans l'offre de mobilités pour la desserte du secteur et sa connexion avec les autres pôles de la Métropole TPM.

## SUR L'ENQUETE PUBLIQUE

### Déroulé

L'enquête publique s'est déroulée du 21 novembre au 23 décembre 2019. Monsieur Denis SPALONY, en qualité de commissaire enquêteur, a tenu cinq permanences. Le dossier d'enquête et un registre d'enquête papier a été ouvert et mis à la disposition du public à la mairie de Toulon, Direction Ville Durable, 10<sup>ème</sup> Étage, bureau 1014, 275 Avenue de la République, 83000 TOULON, siège de l'enquête.

Le dossier d'enquête était consultable par voie électronique sur le site internet de SNCF Réseau à l'adresse suivante : <https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/paca/halte-ferroviaire-sainte-musse-enquete-publique-2111-au-23122019/concertation>.

Les observations et propositions du public pouvaient par ailleurs être adressées par courrier électronique à l'adresse : [contact-paca@reseau.sncf.fr](mailto:contact-paca@reseau.sncf.fr).

Cinq observations manuscrites ont été renseignées dans le registre, trois documents d'associations et un courrier ont été remis en permanence et insérés dans le registre ainsi que 31 observations ont été reçues par courrier électronique et insérées dans le registre.

23 avis étaient favorables, 1 avis était favorable avec observations, 14 avis émettaient des réserves, 3 était défavorables.

Toutes les observations ont fait l'objet d'une réponse du Maître d'Ouvrage dans le rapport d'enquête.

## Conclusion de l'enquête

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur ont été rendus publics le 14 janvier 2020. Ce dernier a émis un avis favorable au projet de création de la halte ferroviaire de Sainte-Musse et considère que le projet s'inscrit bien dans le cadre de l'intérêt général.

Au vu des résultats de l'enquête publique aucune modification n'est apportée au projet présenté à l'enquête.

Une copie du rapport et des conclusions a été adressée à la mairie de Toulon ainsi qu'à la préfecture du Var, afin d'y être tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête. Ces documents sont aussi publiés sur le site internet de SNCF Réseau <https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/paca/halte-ferroviaire-sainte-musse-enquete-publique-2111-au-23122019/concertation>.

## DÉCIDENT :

### ARTICLE 1

L'opération de création de la halte ferroviaire de Sainte-Musse telle que décrite ci-avant dans le présent document, pour la part relevant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions et de SNCF Réseau, et portée à l'enquête publique, est déclarée d'intérêt général au sens de l'article L.126-1 du code de l'environnement.

La présente décision vaut déclaration de projet conformément aux dispositions de l'article L.126-1 du code de l'environnement.

### ARTICLE 2

Conformément aux dispositions de l'article L122-1-1 du Code de l'environnement SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau s'engagent à mettre en œuvre les prescriptions, les mesures et les caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Ces mesures sont présentées dans le document en annexe 1 de la présente décision. Ce document précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

### ARTICLE 3

SNCF Gares & Connexions et de SNCF Réseau déclarent que l'opération de création de la halte ferroviaire de Sainte-Musse, pour la part relevant de leur maîtrise d'ouvrage, se déroulera conformément au dossier d'enquête publique.

### ARTICLE 4

La présente décision est publiée au recueil des actes administratifs :

- + de la préfecture de département du Var (consultable sur son site internet <http://www.var.gouv.fr/recueil-des-actes-administratifs-2020-r2295.html>),
- + au bulletin officiel de SNCF Réseau consultable sur son site internet ([www.sncf-reseau.fr](http://www.sncf-reseau.fr))
- + sur le site internet de SNCF Gares & Connexions (<http://www.gares-sncf.com>) .

Elle sera également affichée dans la mairie de Toulon.

Conformément à l'article R. 421-1 du code de la justice administrative, la Déclaration de projet est susceptible d'un recours pour excès de pouvoir dans un délai de 2 mois à compter de sa publication devant le tribunal administratif compétent par les personnes concernées.

Pour SNCF Gare & Connexions

Marlène DOLVECK,



Directrice générale

Pour SNCF Réseau

Isabelle DELON

DocuSigned by:  
Isabelle DELON  
05A2A0A1D5E3453...

Directrice générale adjointe Clients & Services



# ANNEXE 1

## INCIDENCES NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ENVISAGÉES

Le projet de création de la halte de Sainte-Musse aura quelques effets temporaires et permanents sur l'environnement synthétisés dans les tableaux ci-après. Néanmoins, une fois les mesures environnementales proposées mises en œuvre, **les effets résiduels sont jugés faibles à nuls**.

La création de la halte aura également **des effets positifs**, sur le climat et la qualité de l'air, le développement de l'urbanisation, ou encore la décongestion du quartier et la désaturation du stationnement à l'échelle du quartier. Ces effets positifs figurent en vert dans le tableau relatif à la phase exploitation.

## Synthèse des impacts et mesures en phase travaux

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Milieu physique.	Climat	Émissions de GES et consommation d'énergies	Direct Temporaire Permanent	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stratégie matériaux respectueuse de l'environnement (réduction de l'empreinte carbone)</li> <li>Optimisation du choix et de l'approvisionnement des matériaux</li> <li>Intégration du critère carbone dans les Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE)</li> <li>Approvisionnement auprès de carrières locales</li> <li>Réutilisation des matériaux issus des déblais in situ</li> <li>Utilisation de granulats recyclés pour certains bétons</li> </ul>	R21a R21b R21c	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Sols et sous-sol	Aucun, la géologie apparaît plutôt comme une contrainte de conception	/	/	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dispositions constructives</li> </ul>	/	
	Mouvements de terres	Mouvements de terres – déblais	Direct temporaire	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réutilisation d'une partie des matériaux excavés lors des travaux de terrassements</li> <li>Zone de stockage temporaire dans la mesure du possible en dehors des zones inondables</li> <li>Bâchage des matériaux composés de terre végétale afin de limiter le développement d'espèces végétales envahissantes)</li> <li>Evacuation des matériaux inertes ainsi que ceux pollués issus des déblaiements en centres de stockage adaptés</li> </ul>	R11b R21c R21f	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Topographie	Aucun, dans un contexte de plaine	/	/	/	/	

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Milieu physique	Eaux et sol	Risque de pollution des eaux et du sol  (Pollution accidentelle, émission de poussières)	Direct /Indirect  Temporaire / permanent	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitation de la vitesse de circulation des camions à 30 km/h</li> <li>• Interdiction de circulation sur les surfaces tout juste décapées ou terrassées</li> <li>• Arrosage des zones de chantier en période sèche</li> <li>• Pas d'opérations de chargement et de déchargement des matériaux par vent fort,</li> <li>• Bâchage des charrois (camion de transport) imposé aux entreprises</li> <li>• Traitement spécifique des eaux de ruissellement du chantier avant rejet si les concentrations en MES sont trop importantes</li> <li>• Mise en place de dispositifs particuliers (bâches par exemple) au niveau des aires de stockage provisoire des matériaux susceptibles de générer des envols de poussières ;</li> <li>• Interdiction de brûlages de matériaux (emballages, plastiques, caoutchouc, etc.) conformément à la réglementation en vigueur.</li> <li>• En cas de nécessité de rabattement de nappe : suivi du volume, bassin tampon avant rejet, traitement en sortie (filtre à MES / hydrocarbure), analyses en laboratoire en cas de doute.</li> </ul>	R21a R21b R21c R21d	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Outils de gestion et de planification de la ressource en eau	Non-respect des prescriptions (risque de pollution des eaux et du sol)	Direct /Indirect  Temporaire / permanent	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mesures prises pour limiter les risques de pollution en phase chantier</li> </ul>	R21a R21b R21c R21d	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Milieu physique	Impacts quantitatifs sur la ressource en eaux souterraines	Aucun, les premiers résultats font état d'une nappe à 6 m de profondeur (d'autres études permettront de préciser ce niveau)	/	/	/	/	
	Impacts quantitatifs sur la ressource en eaux superficielles	Aucun, rejet d'eau du chantier en quantité limitée	/	/	/	/	

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Risques naturels	Risque inondation	Travaux réalisés en zone inondable au sens du TRI  Inondabilité non encore opposable, étude hydraulique en cours de mise à jour	Direct temporaire	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prise en compte de la crue décennale comme référence pour la phase travaux (implantation et repli éventuel)</li> <li>• Installations de chantier en dehors des zones inondables dans la mesure du possible</li> <li>• Evitement de tout stockage de matériaux et tout stationnement d'engin au sein des zones d'aléas</li> <li>• Interdiction de dépôts dans les points bas des terrains naturels</li> <li>• Evacuation immédiate des produits de débroussaillage ponctuel (surtout à l'automne et au printemps)</li> <li>• Arrêt du chantier en cas d'inondation du chantier et évacuation de tout équipement technique et produits potentiellement polluants (hydrocarbures, adjuvants, peintures, solvants, ...)</li> <li>• Surélévation des équipements sensibles, s'ils ne l'étaient pas, afin de les maintenir hors d'eau autant que possible</li> <li>• Etablissement d'un plan de secours et d'urgence entre les entreprises et le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) pour permettre une forte réactivité en cas d'événements exceptionnels.</li> </ul>	R11a R11b R21r	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Risque canicule	Risque de vague de chaleur pendant les travaux	Direct temporaire	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veille météorologique</li> <li>• Information du personnel sur les bonnes pratiques à adopter et les recommandations du Plan National Canicule</li> <li>• Arrêt du chantier en cas de conditions extrêmes</li> </ul>	Hors classification	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Risques naturels	Risque remontée de nappe	Aucun, les premiers résultats font état d'une nappe à 6 m de profondeur (d'autres études permettront de préciser ce niveau)	/	/	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procédure de déclaration au titre de la Loi sur l'eau en cas de pose de piézomètres pour les phases ultérieures d'études ainsi qu'en cas de nécessité avérée de rabattement de nappe et en fonction des débits de pompage</li> </ul>	/	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Risque mouvement de terrain	Risque absent	/	/	/	/	
	Aléa retrait-gonflement des argiles	Aucun, l'aléa apparaît plutôt comme une contrainte de conception (aléa de niveau faible)	/	/	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dispositions constructives</li> </ul>	/	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Risque sismique	Travaux non susceptibles d'aggraver le risque sismique Probabilité faible de survenue d'un séisme (zone de sismicité faible)	/	/	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dispositions constructives</li> </ul>	/	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Risque feu de forêt	Aucun, risque feu de forêt absent	/	/	/	/	

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Milieu naturel	Milieu naturel	Risque de perturbation des deux cours d'eau (ruisseaux de Sainte-Joseph et Sainte-Musse) inscrits à l'inventaire des frayères et trames bleues du SRCE  Risque de perturbation d'espèces faunistiques (reptiles et insectes) au niveau des bandes enherbées en bordure de voie ferrée	Direct temporaire	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Balisage en amont des travaux afin d'éviter toute pollution accidentelle des deux ruisseaux</li> <li>Adaptation de la période de débroussaillage préalable aux travaux (novembre)</li> <li>Démarrage des travaux en dehors des périodes sensibles pour la faune – méthode d'effarouchement : dans la foulée du débroussaillage (automne/hiver)</li> </ul>	R11c  R31a	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Paysage	Pollution visuelle des abords du chantier (déchets, engins, matériels divers...)	Direct temporaire	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>Balisage et limitation des emprises du chantier ;</li> <li>Stockage des déchets légers en container régulièrement évacués pour éviter leur dispersion</li> <li>Nettoyage régulier du chantier</li> <li>Stockage des déchets lourds en bennes régulièrement évacuées</li> <li>Remise en état des emprises hors de la zone des aménagements et des pistes d'accès au chantier</li> </ul>	R11a  R21j	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
Paysage et patrimoine	Patrimoine	Aucun, le seul élément du patrimoine (la bastide de la Verlaque) est localisé à plus de 500 mètres de la zone de travaux	/	/	/	/	
	Archéologie	Aucune zone archéologique de saisine  Risque de découverte fortuite pendant les travaux	Direct temporaire permanent	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procédure d'archéologie préventive</li> <li>Déclaration immédiate de toute découverte fortuite au Service Régional de l'Archéologie</li> </ul>	Hors classification	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Milieu humain	Occupations temporaires	Sorties des emprises de SNCF pour les besoins du chantier (installations de chantier, circulation des engins)	Direct temporaire	Modéré à fort	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demande d'autorisations d'occupations temporaires</li> <li>• Indemnisation éventuelle versée à chaque propriétaire concerné</li> <li>• Remise en état en cas de dégradations accidentelles</li> </ul>	Hors classification	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Maintien des activités économiques et de l'accès aux équipements	Impact positif sur la création d'emplois pendant la phase chantier Impact positif sur les activités proches (restaurants...) Modifications des circulations aux abords du chantier	Direct temporaire	Fort	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintien des accès aux activités et équipements (trajets du SAMU en particulier)</li> <li>• Information préalable des riverains et communication tout au long du chantier en cas de modification des accès ou en cas de déviations routières</li> </ul>	Hors classification	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Infrastructures de transport et déplacements	Risque de perturbation des circulations routières, TCSP, ferroviaires, piétonnes, vélos...	Direct temporaire	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mutualisation des installations de chantier avec celles d'ESCOTA pour limiter les effets d'emprises temporaires</li> <li>• Circulations bus et car et vélos reversés temporairement sur la chaussée de la rue André Blondel</li> <li>• Travaux de nuit et limitations de vitesse le jour pour limiter les interruptions de circulations ferroviaires</li> <li>• Flux piétons canalisés</li> <li>• Communication du public sur l'avancée des travaux et les perturbations</li> </ul>	Hors classification	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions



Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Risques technologiques et réseaux	Risque TMD	Aucun : risque déjà existant, considéré comme très faible	/	/	/	/	
	ICPE	Aucun, absence d'ICPE	/	/	/	/	
	Sites et sols pollués	Aucun, aucune emprise sur le site potentiellement pollué localisé à 400 m de la voie ferrée	/	/	/	/	
	Risque nucléaire	Aucun, risque absent	/	/	/	/	
	Risque rupture de barrage	Aucun, risque absent	/	/	/	/	
	Réseaux	Risque de détérioration des réseaux amenés à être déviés dans le cadre des travaux	Direct temporaire	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dévoisement de réseaux en concertation avec les gestionnaires et établissement de conventions</li> <li>Deux rejets d'eaux pluviales seront déviés par la Commune de Toulon préalablement aux travaux</li> </ul>	Hors classification	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
Cadre de vie et santé	Qualité de l'air	Pollution de l'air lors des opérations de dégagement de terrassement et par circulation des engins sur les pistes	Direct temporaire	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'une charte « chantier propre » intégrant un volet qualité de l'air (respect du PPA)</li> <li>Respect des normes pour les véhicules et matériels de chantier</li> <li>Application des mesures adoptées dans le cadre de la lutte contre l'envol de poussière</li> <li>Coordonnateur environnement et contrôles réguliers</li> </ul>	R21j	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Cadre de vie et santé	Acoustique	Dérangement des riverains	Direct temporaire	Fort	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Respect des normes pour les véhicules et matériels de chantier</li> <li>• Demande de dérogation à l'arrêté du 20 septembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage</li> <li>• Organisation générale des travaux (accès, emprises de chantier, périodes de travaux, horaires de chantier) étudiée avec précision de manière à minimiser les nuisances pour les riverains</li> <li>• Horaires de chantier définis conformément au règlement sanitaire départemental et aux arrêtés préfectoraux et communaux en vigueur</li> <li>• Obligations réglementaires intégrées aux DCE</li> <li>• Mise en place d'une programmation horaire adaptée sera mise en œuvre notamment pour les opérations les plus bruyantes</li> <li>• Information continue des riverains voie de presse ou affichage en mairie.</li> </ul>	R21j	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Cadre de vie et santé	Gestion des déchets	Production de déblais issus de la réalisation des fondations de la passerelle, de produits dangereux et de produits ménagers  Risque de présence d'amiante dans les caniveaux et les massifs caténaux	Direct temporaire	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recyclage et valorisation des déchets intégrés aux DCE</li> <li>Nettoyage régulier du chantier et des abords</li> <li>Recyclage, conformément à la directive 1999/31/CE du 26 avril 1999</li> <li>Récupération et stockage des substances polluantes en fûts étanches, puis collectes par des entreprises spécialisées</li> <li>Mise en place d'une procédure et de moyens d'intervention d'urgence pour contenir une éventuelle pollution accidentelle et éviter la dispersion des polluants</li> <li>Diagnostic amiante est prévu en mars 2019. Si la présence d'amiante est avérée, le désamiantage sera assuré par un prestataire spécialisé conformément à la réglementation en vigueur.</li> </ul>	Hors classification	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Sécurité du chantier	Risques pour les riverains, usagers et personnels de chantier, en raison de la circulation des engins et des trains, mais aussi du risque de chute d'objets sur la voie publique.	Direct temporaire	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sécurisation de la zone des travaux par la mise en place de clôtures</li> <li>Interdiction de circulations routières et piétonnières des personnes étrangères au chantier sur la zone de travaux</li> <li>Mise en place de panneaux d'information au public</li> <li>Visites régulières du Coordonnateur pour la Sécurité et la Protection de la Santé (CSPS)</li> </ul>	Hors classification	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Vibrations	Risque de dérangement des riverains  Aucun risque majeur vis-à-vis de l'hôpital et de l'A57	Direct temporaire	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Surveillance de l'organisation du chantier pour limiter ces nuisances par le respect des normes en vigueur</li> <li>Indemnités versées en cas de désordre constaté à l'issue du chantier et imputables aux travaux</li> </ul>	R21j	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Cadre de vie et santé	Émissions lumineuses	Dérangement des riverains durant les phases de travaux nocturnes	Direct temporaire	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'éclairages localisés sur la zone de travail au moyen de projecteurs portatifs pour limiter les émissions lumineuses en direction des habitations</li> <li>Eclairages bas pour limiter le phénomène de halo</li> <li>Information préalable des riverains.</li> </ul>	R21j	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

## Synthèse des impacts et mesures en phase exploitation

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Milieu physique	Climat	Effet positif en contribuant au report route-rail	Indirect permanent	Positif	/	/	
	Changement climatique	Perturbations du fonctionnement de la halte en cas de forts épisodes pluvieux	Direct temporaire	Fort	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réalisation d'une étude de risque vis-à-vis de la sécurité des personnes</li> <li>Réalisation d'un plan d'intervention afin de définir les modalités d'évacuation de la halte en cas d'inondation (fonction des résultats de l'étude de risque)</li> <li>Revêtement de quais de couleur claire pour ne pas retenir la chaleur</li> </ul>	Hors classification	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Sols et sous-sol	Aucun	/	/	/	/	
	Topographie	Aucun	/	/	/	/	
	Outils de gestion et de planification de la ressource en eau	Non-respect des prescriptions (risque de pollution des eaux et du sol)	Direct/indirect Temporaire /permanent		<ul style="list-style-type: none"> <li>Respect des prescriptions en termes de limitation des pollutions et préservation de la qualité des cours d'eau</li> <li>Respect des prescriptions en termes de compensation de l'imperméabilisation</li> </ul>	Hors classification	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Impacts quantitatifs sur les eaux souterraines	Aucun	/	/	/	/	

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Milieu physique	Impacts quantitatifs sur les eaux superficielles	Risque de modification des débits des ruisseaux de Saint-Joseph et Sainte-Musse (exutoires des eaux d'assainissement de la plateforme ferroviaire)	Direct permanent	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place de quais drainants</li> <li>Raccordement au drainage existant à l'aide de buses DN 300 implantées dans les rampes d'accès côté Marseille</li> <li>Côté Vintimille, les caniveaux seront contre-pentés vers l'exutoire</li> <li>Bassins de compensation de l'imperméabilisation de 10 m3 de chaque côté (petits cadres hydrauliques à l'intérieur des quais), soit 20 m3 en tout.</li> </ul>	/	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Risque inondation	Aménagements de halte en zone inondable (au sens du TRI) et risque de limitation du champ d'expansion des crues	Direct permanent	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>Études hydrauliques approfondies en phase PRO sur la base des résultats de l'étude relative à l'Elaboration d'un schéma stratégique de lutte contre les inondations sur le bassin versant toulonnais de l'Eygoutier dont la livraison est actuellement en cours.</li> <li>Préservation du fonctionnement hydraulique actuel et non aggravation de l'inondabilité des bâtiments dans la zone.</li> <li>Mise en œuvre de mesures de compensation en cas de risque avéré</li> <li>Mise en place d'un système d'alerte (pluviométrie) et déclenchement d'actions en cas de risque avéré (réduction de vitesses de circulation, arrêt total des trains, évacuation de la gare, mise en sécurité...)</li> </ul>	/	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
Risques naturels	Risque canicule	Aucun, matériaux capables de résister à de fortes températures	/	/	/	/	
	Risque remontée de nappe	Aucun	/	/	/	/	

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
	Risque mouvement de terrain	Aucun, absence de risque	/	/	/	/	
	Aléa retrait-gonflement des argiles	Aucun, l'aléa apparaît plutôt comme une contrainte de conception (aléa de niveau faible)	Direct permanent	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dispositions constructives</li> </ul>	/	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Risque sismique	Aménagements non susceptibles d'aggraver le risque sismique Probabilité faible de survenue d'un séisme (zone de sismicité faible)	/	/	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dispositions constructives</li> </ul>	/	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Risque feu de forêt	Aucun, risque feu de forêt absent	/	/	/	/	
<b>Milieu naturel</b>	Milieu naturel	Altération des fonctionnalités écologiques	Direct permanent	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintien d'un corridor de végétation le long de la halte ferroviaire</li> <li>Linéaire de 335 mètres de murs en gabions en remplacement des murs de soutènement, constituant un habitat favorable notamment de refuge des reptiles</li> </ul>	R22k	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Paysage et patrimoine	Paysage	Modification des perceptions directes en particulier des riverains de la Palasse	Direct permanent	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'un brise-vue le long des habitations en vis-à-vis de la voie ferrée au niveau du quartier la Palasse</li> <li>Panneaux opaques de 2,5 m de haut aux extrémités de la passerelle à la place des auvents caténaux et le long de l'escalier côté sud afin de supprimer les angles de vues sur les jardins des riverains</li> <li>Aménagement paysager adapté au contexte climatique local : plantations de part et d'autre de la halte</li> <li>Choix des plantes selon critères écologique et paysager</li> <li>Parement des murs en gabion appareillé et couleurs homogènes avec celles des revêtements du quartier (teintes rosées, beiges, blondes ou gris clair)</li> </ul>	R22b	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Patrimoine	Aucun, le seul élément du patrimoine (la bastide de la Verlaque) est localisé à plus de 500 mètres de la zone de travaux, aucune covisibilité	/	/	/	/	
	Archéologie	Aucun	/	/	/	/	
Milieu humain	Acquisitions foncières	Empiètement sur les emprises de la Métropole (piste cyclable, éventuellement bande TCSP)	Direct permanent	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procédure de gestion du foncier avec la Métropole</li> <li>Outil de maîtrise foncière le plus adapté à déterminer</li> </ul>	Hors classification	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions



Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Milieu humain	Développement de l'urbanisation	Revitalisation urbaine du quartier Aucun impact direct sur l'urbanisation mais augmentation de l'attractivité du quartier	Indirect permanent	Positif	/	/	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
	Activités économiques et équipements	Renforcement de l'offre TC du quartier : facilitation de l'accès à la zone de commerce et d'activités de Sainte-Musse, à l'hôpital, au lycée Rouvière, au Greta du Var et au complexe sportif Léo Lagrange Alternative à la voiture individuelle	Direct permanent	Positif	/	/	
Infrastructures et déplacements	Infrastructures routières et ferroviaires	Effets positifs : - décongestion routière ; - renforcement de l'offre ferroviaire	Direct permanent	Positif	/	/	
	Transports en commun	Projet complémentaire aux projets de TCSP et de halte bus/car sur A57	Direct permanent	Positif	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'une gouvernance de coordination des maîtrises d'ouvrage : mise en place d'un comité technique et d'un comité de pilotage communs présidés par le préfet du Var et le Président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée</li> </ul>	Hors classification	SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et TPM

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Infrastructures et déplacements	Modes actifs	L'attractivité de la halte passe aussi par le développement des modes actifs aux alentours	Direct permanent	Positif	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'un local vélo sécurisé de 40 places avec possibilités d'agrandissement</li> <li>Desserte de la future halte par aménagements cyclables prévue dans le cadre du SDAC (Schéma directeur des aménagements cyclables) porté par la Métropole</li> <li>Reprises ponctuelles sur l'avenue Blondel dans le cadre de l'entretien régulier des voies et trottoirs</li> <li>Création d'une traversée piétonne sécurisée le long de l'autoroute A57 dans le cadre du projet d'élargissement de l'autoroute. Cheminement positionné à l'est de l'autoroute, du côté de la future halte</li> </ul>	R22b	SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et TPM
	Stationnement	Aucun stationnement prévu dans le cadre de la halte  Amélioration des conditions actuelles de stationnement saturé à l'échelle du quartier (alternative à la voiture individuelle)	Direct permanent	Positif	/	/	
Réseaux et servitudes	Risque TMD	Aucun : risque déjà existant, considéré comme très faible	/	/	/	/	
	ICPE	Aucun, les aménagements ne relèvent pas de la nomenclature ICPE	/	/	/	/	

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Réseaux et servitudes	Sites et sols pollués	Aucun, aucune emprise sur le site potentiellement pollué localisé à 400 m de la voie ferrée  Sols éventuellement dépollués pendant les travaux	/	/	/	/	
	Risque nucléaire	Aucun, risque absent	/	/	/	/	
	Risque rupture de barrage	Aucun, risque absent	/	/	/	/	
	Réseaux	Aucun, les réseaux auront été rétablis en fin de chantier	/	/	/	/	
	Servitudes d'utilité publique	Aucun, projet compatible avec l'ensemble des servitudes d'utilité publique en présence	/	/	/	/	
Cadre de vie et santé	Qualité de l'air	Effets positifs liés au report modal en considérant les autres projets de TC et élargissement de l'A57	Direct - indirect permanent	Positif	/	R22b	
	Acoustique	Pas d'augmentation significative des niveaux de bruit, aucune protection nécessaire  Bruit de voisinage lié à au fonctionnement de la halte difficilement prévisibles	Direct permanent	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Campagne de mesure avant et après la mise en service de la halte pour vérifier le respect des émergences réglementaires admissibles</li> </ul>	R22b	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

Thématique		Impacts potentiels	Type d'impact	Effet	Mesures proposées	Classification nationale	Maître d'ouvrage
Cadre de vie et santé	Vibrations	Aucun, pas de vibrations supplémentaires	/	/	/	/	
	Emissions lumineuses	Nuisances liées à l'éclairage de la halte	Direct permanent	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Optimisation des consommations énergétiques de la halte (système de gestion technique automatisé smartstation)</li> <li>Candélabres solaires sur les quais à l'étude</li> <li>Régulation de l'éclairage</li> </ul>	R22b	SNCF Gares & Connexions
	Champs électromagnétiques	Aucun champ électromagnétique supplémentaire	/	/	/	/	
	Odeurs	Aucune	/	/	/	/	
	Gestion des déchets	Risque d'engendrer des déchets supplémentaires (incivilités, mégots de cigarettes, papiers...) lié aux flux de voyageurs et usagers de la future halte	Direct permanent	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à disposition de poubelles au sein de la halte</li> </ul>	Hors classification	SNCF Gares & Connexions
	Sécurité	Risque lié à la sécurité des usagers dans une halte dépourvue de personnel	Direct permanent	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>Clôture de la halte</li> <li>Dispositifs de contrôle d'accès billets</li> <li>Fermeture de la halte et de la passerelle entre 23h et 5h</li> <li>Téléphones sur les quais</li> <li>Vidéosurveillance jour et nuit</li> </ul>	Hors classification	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

## MODALITÉS DU SUIVI DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT OU LA SANTÉ HUMAINE

Les mesures environnementales doivent être accompagnées d'un dispositif de suivi et d'évaluation destiné à assurer leur bonne mise en œuvre et garantir la réussite de l'opération.

### En phase chantier

Un **Plan d'Assurance Environnement (PAE)** sera constitué par l'entreprise ou les entreprises réalisant les travaux comprenant dans un premier temps un document d'organisation générale présentant les éléments communs à l'ensemble du chantier concernant la préservation de l'environnement.

Il sera suivi en phase chantier d'un ou de plusieurs documents propres au chantier portant sur les moyens et précautions mis en œuvre pour la préservation de l'environnement (plan d'organisation et d'intervention, dossier de bruit de chantier, procédure générale environnement, fiche descriptive environnement, etc.).

Un **suivi de chantier par un coordinateur « environnement »** sera mis en place afin de contrôler l'application des mesures décrites précédemment. Ce contrôle extérieur se fera pendant et à la fin des travaux.

Les travaux de réalisation de la halte ferroviaire étant réalisés concomitamment à ceux d'ESCOTA relatifs à l'élargissement de l'A57 sur le secteur de Sainte-Musse, **une coordination étroite entre les deux maîtres d'ouvrage est indispensable.**

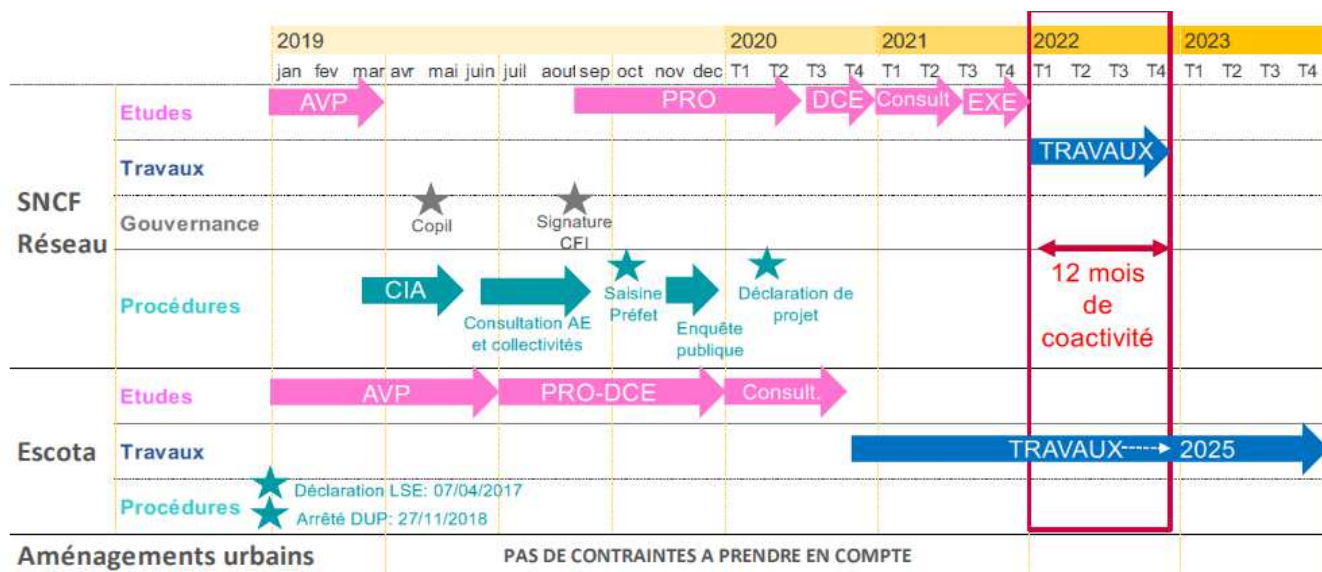


Figure 4 : planning croisé des travaux prévus par SNCF Réseau et ESCOTA (COFIL mai 2019)

Cette coordination est assurée par la **gouvernance de coordination des maîtrises d'ouvrage** mise en place à l'issue de la concertation, avec un comité technique et un comité de pilotage communs présidés par l'État et TPM. L'objectif général est d'assurer la coordination des maîtrises d'ouvrage du projet global de Sainte-Musse (PEM) pour les quatre projets concernés :

- + **Élargissement A57 ;**
- + **BHNS ;**
- + **Projet urbain d'insertion du PEM ;**
- + **Nouvelle halte ferroviaire.**

Le dernier COPIL de mai 2019 a notamment évoqué la **coordination opérationnelle des travaux** et la nécessité de mettre en place des réunions de coordination sécurité fréquentes permettant de réunir les agents CSPS (Coordination, Sécurité et Protection de la Santé) de chaque maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau et ESCOTA).

Une **mission OPC** (Ordonnancement, Pilotage et Coordination) est également à prévoir et à définir pour la gestion de la coactivité entre SNCF Réseau et ESCOTA, l'objectif étant d'assurer des conditions favorables à la réalisation des deux opérations dans les délais prévus par des alertes des maîtrises d'ouvrage.

## En phase exploitation

La majorité des mesures a été directement intégrée dans la conception du projet.

Un suivi des mesures environnementales est proposé pour les thématiques suivantes : l'entretien des plantations réalisées dans le cadre des aménagements paysagers, l'impact de la mise en service de la halte sur le bruit de voisinage, l'inondabilité de la halte, le fonctionnement de la Smartstation et enfin la fréquentation de la halte.

### *Entretien des plantations*

Un **entretien des plantations** sera réalisé sur un à deux ans : taille, entretien des massifs, etc.

Des clauses seront insérées dans les conventions d'entretien afin de limiter tout produit d'origine chimique dans l'entretien des plantations.

### *Campagne acoustique*

Vis-à-vis du bruit de voisinage, **une campagne de mesures** est prévue avant et après la mise en service de la halte qui permettra de vérifier le respect des émergences réglementaires admissibles.

En cas de dépassement des seuils admissibles, des protections acoustiques seront mises en place.

### *Inondabilité de la halte*

Le suivi de l'inondabilité de la halte sera réalisé au moyen d'un **système d'alerte basé sur la pluviométrie**. Pour cela, SNCF Réseau est accompagné par Météo France qui assure une vigilance sur les conditions climatiques et alerte en cas de phénomène intense prévu sur la région. En fonction des vulnérabilités identifiées, diverses actions peuvent être programmées et déclenchées en fonction des alertes émises par Météo France. Les actions envisageables sont :

- + **Réduction de la vitesse de circulation des trains ;**
- + **Arrêt total des circulations ;**
- + **Évacuation de la gare ;**
- + **Mise en sécurité des voyageurs dans les zones hors d'eau.**

Ces actions et leurs seuils de déclenchement seront regroupés dans un **document opérationnel à disposition des personnels dédiés à la gestion de crise et des gestionnaires de gare** avant la mise en service de la halte.

En fonction de **l'étude de risque** qui sera réalisée en phase projet, des **capteurs de niveau d'eau** pourraient être mis en place pour faciliter l'alerte aux voyageurs. En cas d'inondation de la halte, un retour d'expérience sera réalisé pour ajuster si nécessaire le plan de continuité d'activité de la halte.

### *Fonctionnement de la Smartstation*

Le système « SmartStation » vise à la mise en œuvre d'une **maintenance prédictive** des dispositifs et des équipements et à la simplification et l'automatisation de la gestion de la gare.

La solution permet aux équipements et infrastructures de la gare, qui sont équipés d'objets connectés, de remonter en temps réel des informations sur leur état de fonctionnement au gestionnaire de gare sur son tableau de bord.

Le volet maintenance prédictive consiste à pouvoir détecter les dysfonctionnements de la gare et intervenir avant qu'ils n'arrivent. Par exemple si un composant d'un ascenseur commence à émettre des défauts, l'erreur remonte au gestionnaire de gare via la SmartStation qui peut intervenir avant la panne complète de l'ascenseur.

Le volet automatisation de la gare permet la **gestion à distance des équipements électriques** comme l'éclairage, le chauffage, la ventilation ou les portes coulissantes.

Ainsi, le suivi du fonctionnement de la Smartstation peut se faire à tout moment puisque toutes les données (dysfonctionnement, actions mises en œuvre) sont stockées et informatisées. Elle constitue en soi un outil de suivi du fonctionnement de la halte.

### *Fréquentation de la halte*

Le suivi de la fréquentation de la halte sera réalisé par SNCF Gares & Connexions au moyen d'une **base de données Open Data**, qui permet d'analyser les fréquentations en gare à l'aide des traces de téléphonie mobile.